



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XII. évfolyam, 5. szám

Alapítás éve: 1892

2002. május

MOSZ KONGRESSZUS

2002. SZEPTEMBER 11-12.

A kongresszusi felkészülés első nagy szakasza lezárult, mert a helyi tagcsoportok megválasztották küldötteiket, tisztségviselőiket.

A választások rendben lezajlottak, panasz nem érkezett a testületekhez.

A küldöttközgyűlés összetétele megváltozott, sok új kolléga kapott bizalmat a következő négy évre. Őket a MOSZ nevében Kiss László elnök úr köszöntötte a május 16-án megtartott küldöttközgyűlésen.

Napjainkban is folytatódnak a választások, most választják a területi ügyvivőket. Ha itt is befejeződnek a voksolások, akkor a többi választás már a kongresszuson történik meg.

A MOSZ Ügyvivő Bizottsága és Küldöttközgyűlése úgy készíti elő a kongresszusi dokumentum tervezeteket, hogy azok alkalmasak legyenek érdemi döntések meghozatalára. Vonatkozik ez a beszámoló- és programtervezetre, valamint az alapszabály módosítási javaslataira.

Az előkészítés, a kongresszus is közös munka, közös felelősség, hogy megalapozzuk a következő időszak eredményes munkáját.

(A küldöttközgyűlés névsora a következő oldalon olvasható.)

Dr. Borsik János

*Miről
lehet
olvasni...*

- ALE ülés ...
- Állásfoglalás ...
- Vasúti katasztrófák ...
- Mozdonyvezető találkozó!

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE SZAVAZÁSRA JOGOSULT KÜLDÖTTEINEK NÉVSORA

Név:

Szolg. hely:

Budapesti Területi Igazgatóság

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| 01. Szerecz György | Bp.Ferencváros G. F. |
| 02. Harsányi Dezső | Bp.Ferencváros G. F. |
| 03. Dinai István | Bp.Ferencváros G. F. |
| 04. Sebestyén Lajos | Bp. Fc. G. F. Keleti |
| 05. Barsi Balázs | Bp. Fc. G. F. Keleti |
| 06. Bugyi László | Északi G. F. Ny. mot. |
| 07. Gádorfalvi Iván | Északi G. F. Ny. mot. |
| 08. Bartha Géza | Dorog Szolg. hely Esztergom |
| 09. Kerekes János | Budapest-Déli Vontatás |
| 10. Horváth Imre | Székesfehérvár G. F. |
| 11. Csire László | Székesfehérvár G. F. |
| 12. Korcz Attila | Székesfehérvár G. F. |
| 13. Kókai Károly | Pusztaszabolcs Külső Szolg. hely |
| 14. Nagy László | Dunaújváros Külső Sz.h. |
| 15. Vida Tamás | Veszprém Külső Sz.h. |
| 16. Keszler Gyula | Tapolca Gépészeti Főnökség |
| 17. Vízler Balázs | Győr Gépészeti Főnökség |
| 18. Szabados Sándor | Komárom Külső Sz.h. |
| 19. Sturm Ferenc | Hegyeshalom Külső Sz.h. |
| 20. Velkei Béla | Szolnok G. Főnökség |
| 21. Batka András | Szolnok G. Főnökség |
| 22. Szacsó Gábor | Szolnok G. Főnökség |
| 23. Békefi Gyula | Cegléd Külső Sz.h. |
| 24. Nagy István | Jászapáti Külső Sz.h. |
| 25. Lancsák Róbert | Hatvan Gépészeti Főnökség |
| 26. Matesán Péter | Salgótarján Külső szolg. hely |
| 27. Kmeti Kornél | Balassagyarmat Reg. vas. |

Miskolci Területi Igazgatóság

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| 28. Talpas József | Miskolc Gépészeti Főnökség |
| 29. Balázs Gyula | Miskolc G. Főnökség |
| 30. Tóth Ferenc Attila | Miskolc G. Főnökség |
| 31. Laczai Lajos | Miskolc G. Főnökség (PEB tag) |
| 32. Bácsalmási József | Miskolc G. Főnökség |
| 33. Szabó Zoltán I. | Szerencs Külső Sz. h. |
| 34. Kántor Kálmán | Füzesabony Külső Sz. h. |

Debreceni Területi Igazgatóság

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| 35. Liszkás Sándor | Debrecen Gép. Főn. |
| 36. Jeney Béla | Debrecen Gép. Főnökség |
| 37. Nemes Zsolt | Debrecen Gép. Főnökség |
| 38. Kiss Zoltán | Püspökladány K. szolg. hely |
| 39. Kis Simonka József | Püspökladány Külső szolg. hely |
| 40. Illés János | Nyíregyháza Gép. Főnökség |
| 41. Skarbit Barna | Nyíregyháza Gép. Főn. |

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| 42. Gincsei András | Nyíregyháza Gép. Főnökség |
| 43. Schwarczkopf Miklós | Mátészalka Külső szolg. hely |

Szegedi Területi Igazgatóság

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| 44. Erdélyi Zoltán | Szeged Gép. Főnökség |
| 45. Noel Sándor | Szeged Gép. Főnökség |
| 46. Szárics Gábor | Szeged Gép. Főnökség |
| 47. Németh Antal | Kiskunhalas szolg. hely |
| 48. Gusztos Károly | Kiskunhalas szolg. hely |
| 49. Baráth Géza | Békéscsaba Gép. Főn. |
| 50. Czerovszki Zoltán | Békéscsaba Gép. Főnökség |
| 51. Huszár Ernő | Vésztő Regionális Vasút |
| 52. Bordás Imre | Szentes Gépészeti Főnökség |
| 53. Farkas János | Kecskemét Külső Sz.h. |
| 54. Forgács Sándor | Mezőhegyes Külső Sz.h. |

Pécsi Területi Igazgatóság

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 55. Gál Tibor | Pécs Gép. Főnökség |
| 56. Körbel Norbert | Pécs Gép. Főnökség |
| 57. Molnár Sándor | Bátaszék Külső Sz.h. |
| 58. Dörnyei Szilárd | Dombóvár Gép. Főnökség |
| 59. Darázsdi József | Dombóvár Gép. Főnökség |
| 60. Kardos László | Dombóvár Gép. Főnökség |
| 61. Pfeifer János | Kaposvár Külső Sz.h. |
| 62. Kiss Zoltán | Nagykanizsa Gép. Főn. |
| 63. Banka Attila | Nagykanizsa Gép. Főnökség |

Szombathelyi Területi Igazgatóság

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| 64. Horváth György | Szombathely Gép. Főnökség |
| 65. Kaibinger Péter | Szombathely Gép. Főnökség |
| 66. Horváth János | Szombathely Gép. Főnökség |
| 67. Husz József | Zalaegerszeg Gép. Főn. |
| 68. Szabó Miklós | Cellőmök Gép. Főn. |
| 69. Farkas Emil | Cellőmök Gép. Főnökség |
| 70. Korpics Barnabás | Pápa Külső Sz. h. |

Záhony Területi Igazgatóság

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 71. Csernyu András | Záhony Gép. Főn. |
| 72. Paráda László | Záhony Gép. Főnökség |

Sopron Gépészeti Főnökség

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 73. Asbóth László | Sopron Gép. Főnökség |
| 74. Poór Zoltán | Sopron Gép. Főnökség |

Vezetőség

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 75. Kiss László | elnök |
| 76. Dr. Borsik János | ügyvezető alelnök |
| 77. Apavári József | ügyvezető alelnök |



ALE ELNÖKSÉGI ÜLÉS ÉS KONGRESSZUS

BERLIN 2002. 04. 25-27.



2002. április 26-án került megrendezésre az ALE IV. Kongresszusa. A rendezvény helyszíne a DBB-Forum Friedrich utcai székháza volt. A kongresszust megelőzően került sor a tavaszi rendes elnökségi ülésre. Örömteli volt, hogy az ALE összes tagszervezete képviseltette magát, valamint mindkét rendezvényen részt vett a Kanadai Mozdonyvezetők Szakszervezetének (BLE) képviselője. Az elnöki megnyitóban Mannfred Schell úr közölte a megjelentekkel, hogy a szerb kollégák, a néhány napja véget ért sztrájkjuk miatt egyeztető tárgyalásokat folytatnak, és kisebb késéssel fognak megérkezni. Mivel a szlovákok az elmúlt hónapokban tartották rendes kongresszusukat, és ott személycsere történt, így tisztelettel köszöntette az új szlovák elnököt, Milan Hostak urat. Tájékoztatta a résztvevőket, hogy a horvát kollégákat is meghívták mind az elnökségi ülésre, mind a kongresszusra, de feltehetőleg ők is csak később fognak megérkezni. A holland kollégák tájékoztatták az ALE elnökségét, hogy egy héttel ezelőtt a belga Mozdonyvezetők Szakszervezetével is felvették a kapcsolatot, ismertették az ALE felépítését, működését. Megállapodtak abban, hogy a jövőben a kongresszus által elfogadott új Alapszabályt a belga kollégák részére eljuttatják.



A magyar delegáció

Kiss László Róka György Dörnyei Szilárd Apavári József

Az olasz kollégák a legutóbbi elnökségi ülésen tettek ígéretet arra, hogy a jelentős mértékű tagdíj elmaradásukat pótolják az ALE felé. Ez megtörtént, s így újra teljes legitimitással vehetnek részt az elnökség munkájában. Az olasz vasutaknál is folytatódik a privatizáció. Az elmúlt időszakban 17 db önálló vasúttársaság alakult meg, melyek mindegyike rendelkezik ISO minősítéssel. A vasúttól teljesen független

Cargo (teherfuvarozás) cég is működik, de szerencsére az itt dolgozó mozdonyvezetők is szakszervezetük tagjai. A magánvasutak megjelenése a jövőben komoly problémát okozhat az olasz kollégák részére, mert attól tartanak, hogy a béreket méltánytalanul alacsony szintre fogják leszorítani, bár ennek pillanatnyilag ellentmond, hogy dolgozóik azért mennek át a magánvasutakhoz, mert jelenleg a jövedelmi viszonyok jobbak, mint az állami vasútnál. Kérdésünkre az olasz kollégáktól megtudtuk, hogy bérezésük egy kilenc fizetési osztályból álló bérrendszer alapján történik. Ezen a rendszeren belül a mozdonyvezetők az 5-6-7-es fizetési osztályban vannak, a gyakorlati idejük függvényében. Ezek alapján egy kb. 20 éves gyakorlattal rendelkező mozdonyvezető nettó jövedelme 1.500 EU körül van.

A svájci kollégák elmondták, hogy az állami vasúthoz képest 12 %-kal magasabb béreket fizetnek a magánvasutaknál. Egy német-svájci közös szállítási vállalatnál dolgozó mozdonyvezető fizetése éves szinten 6.500 EU-val több mint a német vasutaknál dolgozó mozdonyvezető keresete.

A szlovák elnök úrtól megtudtuk, hogy február 17-én – kongresszusukon – került megválasztásra. Az eltelt időszakban benyújtották új kollektív szerződés tervezetüket a vasúttársasághoz, melyet azóta már alá is írtak. 2002. január 1-től kétfelé választották a szlovák vasutakat, az egyik az infrastruktúra, a másik – a mi fogalmaink szerint – a kereskedő vasút. Munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos tárgyalásokat indítottak, melyeket legkésőbb 2003. júliusáig le kell zárniuk. Jelenleg 36 órás heti munkaidőben dolgoznak a szlovák mozdonyvezetők. Sok gondjuk adódott abból, hogy egy ideje megnövekedtek a gépmeneti kilométerek, s így sokat romlottak a vasút mutatói. Mindez arra vezethető vissza, hogy több fűtőházat bezártak, illetve be kívánnak zárni a jövőben. Főnökségeket vontak össze, így a karbantartási helyek elérése megnövelte felesleges gépmeneti kilométereket. A fűtőházak leépítése – reményeik szerint – nem eredményezi a mozdonyvezetők munkahelyeinek elvesztését. Komoly gondként emelték ki, hogy vontatójárműveik nincsenek felszerelve mozdonyrádiókkal. A vasút vezetése e problémát rádiótelefonok telepítésével kívánta megoldani, de az országban a mobiltelefonok hálózati lefedettsége nagyon hiányos, így előfordulhat, hogy egy rendkívüli



esemény kapcsán a mozdonyszemélyzet nem tud kapcsolatba lépni az őket irányítókkal. Próbálnak lépéseket tenni annak érdekében, hogy a vasúti biztosítóberendezéseket minél nagyobb ütemben korszerűsítsék. A tervek szerint további létszámcsökkentések várhatóak a szlovák vasutaknál, ezért nehéz tárgyalásokra kell felkészülniük annak érdekében, hogy a mozdonyvezetők ne veszítsék el munkahelyeiket.

A svájci kollégák az elhangzottakra reagálva tájékoztatták a résztvevőket, hogy náluk a heti 38 órás munkaidőt a jövőben kívánják felemelni heti 42 órára, tehát a szlovák kollégák 36 órától történő további munkaidő-csökkentését meghökkenéssel fogadták. Javasoltuk, hogy a munkaidő növeléssel kapcsolatban az ALE juttasson el a svájci vasút vezetéséhez egy tiltakozó levelet.

Román kollégáinktól megtudtuk, hogy bérbesorolásaik terén maratoni tárgyalásokat folytattak a vasút vezetésével. A tárgyalások elnehezülése miatt meghívták az ALE elnökét, akinek személyes jelenléte kimozdította a tárgyalásokat a pillanatnyi mélypontról. A román vasutak vezetőivel folytatott megbeszélések következtében a mozdonyvezetőkre nézve kedvezőbb besorolást tudtak kivívni, melyért köszönetüket fejezték ki Schell úrnak.

A lengyel vasutak kettéválasztása tavaly októberben megtörtént, de a szétszedés ellenére is hatalmas anyagi gondokkal küzd a társaság. Ennek következtében a parlament fogja tárgyalni az állami vasút nehézségeinek megoldását célzó intézkedéseket. A lengyel kollégák nagy várakozásokkal tekintenek a parlamenti ülés elé, ugyanis az évek óta alulfinanszírozott vasút, rohamosan teret vesz a személyszállítás és a teherfuvarozás terén egyaránt. A lengyel vasúton pillanatnyilag 42 szakszervezet működik, de ezek közül nincs mindegyiknek Kollektív Szerződés kötési joga.

Létszámleépítések várhatóak a társaságnál, ezért megbeszéléseket folytatnak a közlekedési tárca vezetőjével, aki még nem is oly régen a szakszervezet tolmácsa volt az ALE elnökségi ülésein. Bizakodva tekintenek a tárgyalások elé, de ha netán a létszámleépítés a mozdonyvezetőket is érintené, akkor sztrájkot kezdeményeznek.

A görög kollégák elmondták, hogy jelenleg nincsenek különösebb problémáik, a vasút villamosítása nagy léptékben beindult, emiatt elsődlegesen a villamos vontatás emberi szervezetre tett hatásaival kapcsolatos kérdések foglalkoztatják őket. Új vasúti pályát építenek Athén pályaudvara és a reptér között. Teljesen bizonytalan, hogy ki fogja kiszolgálni majd az ott közlekedő vonatokat, mert még azt sem tudni, hogy

állami vagy magán érdekeltségű vállalaté lesz-e az üzemeltetés joga.

Spanyol kollégáink is arról beszéltek, hogy privatizálni kívánják a vasutat, mely lépés bizonytalanra teszi a mozdonyvezetők helyzetét. Jelenleg igen jó megállapodások kötöttek mind a foglalkoztatásuk, mind a bérezésük esetében, s nem tudják, hogy az esetleges szervezeti változások milyen hatással lesznek az eddigi eredményekre.

A gondok Portugáliában is hasonlóak.

A kanadai mozdonyvezetők szakszervezetének képviselője, miután megköszönte az elnökségi ülésre való meghívást, röviden bemutatta szakszervezetüket. Az addig elhangzottak alapján megállapította, hogy közel azonos problémák foglalkoztatják náluk is mozdonyvezetőket. Harmincezer tagjuk van, Kanadában hatezer, észak Amerikában huszonegyszer. A rohamosan teret nyerő automatizálás veszélyezteti munkahelyeiket. A közeljövőben kisebb távolságú vonalakon mozdonyvezető nélküli vonatokat akarnak közlekedtetni, számítógépes irányítással. Mivel jelenleg két fős kiszolgálással végzik a vonatok továbbítását (két mozdonyvezetővel), így a tervezett automatizálás jelentős létszámgondokat fog okozni. Vasútjaiknál a mozdonyvezetők 12 órás maximális szolgálatot láthatnak el, mely után legalább 8 óra pihenőt kell biztosítani. Maximálva van a havi teljesíthető távolság, mely nem haladhatja meg a 3800 mérföldet. Bérezésük egyik jelentős eleme a megtett távolsággal van összefüggésben.

A tagszervezetek tájékoztatói után a másnapi kongresszushoz kapcsolódó előkészítő munkára került sor. A pénztáros, mint minden elnökségi ülésen, most is tájékoztatta az elnökséget az ALE pénzügyi helyzetéről, a kongresszus költségeiről, a tagdíjak, illetve a fizetési kötelezettségek teljesítéséről.

Az elnöki zárszóval fejeződött be az elnökségi ülés. Másnap 10 órakor vette kezdetét az ALE IV. Kongresszusa, melynek mottója:

„A sínek összekötik Európát“

A zenés megnyitót követően Manfred Schell elnök úr köszöntötte a delegáltakat és a vendégeket. A MOSZ képviselőjében a kongresszuson Kiss László elnök, Apavári József ügyvezető alelnök, Dörnyei Szilárd területi ügyvivő és Róka György nemzetközi referens vett részt.

Az első felszólaló Loyola De Palacio asszony az EU Közlekedési Biztosa volt, aki méltatta a vasúti közlekedés, s ezen belül a mozdonyvezetők fontosságát. Gyors áttekintést adott az Európában végbe menő nagyszabású fejlesztésekről. Külön kitért a Berlinben kivitelezés alatt lévő pályaudvar európai

mértékű szerepére. (hat szintes hatalmas pályaudvar épül Berlin központjában) Mondandójában nagy hangsúlyt fektetett a kelet-európai országok vasútjainak és munkavállalóinak európai szintű felzárkóztatására. Ez a jövő Európájának legnagyobb kihívása.

A következő hozzászóló Erhard Geyer úr, a Német Közszolgálati Szövetség elnöke volt. Tájékoztatta a résztvevőket, hogy a szövetségben 38 szakmai szervezet ténykedik, és ebből egyik legmeghatározóbb a mozdonyvezetők képviselője. Fontosnak ítélte a környezetbarát vasúti közlekedés térhódítását, egységes európai vasúthálózat kiépítését, és az egységesen megfizetett munkavállalói jövedelmeket.

Jan Scherp úr a közlekedési tárca részéről érdekes adatokat osztott meg a hallgatósággal. Mindamellet, hogy számtalan előnnyel jár a vasúti közlekedés, szerepe mégis alulértékelt a közlekedési ágazatok között. Európában az áruszállításból 8 % kerül vasúton továbbításra, ami a közúti 44 %, a hajózási 41 % illetve az átkötő csatornákon lebonyolított 4 %-hoz képest szerénynek mondható. A személyszállítás terén az adatok még az előzőektől is rosszabbak. A vasút személyszállítási részarányának 6 %-ával szemben 79 % közúton, 5 % légi úton és 10 % vízi úton kerül lebonyolításra.

A legfontosabb célként a vasúti vonalhálózat fejlesztését és az utazási költségek egységesítését fogalmazta meg.

A Kongresszus résztvevőit köszöntötte még Valerio Salvatore a CESI elnöke is, aki beszédében kiemelte a szakszervezetek politikát formáló szerepét.

Szünetet követően kezdte meg munkáját a kongresszus.

Mannfred Schell úr bemutatta a kongresszus levezető elnökét és két helyettesét, akiket egyhangú szavazással megválasztottak a küldöttek.

Ezt követően a napirendek kerültek elfogadásra.

Az elnökség részéről az elnök úr számolt be ALE munkájáról. Beszédét egy későbbi számban szeretnénk teljes terjedelmében megismertetni az olvasókkal.

A beszámolót követően az ALE pénztárvizsgálója tájékoztatta a költségvetésről és annak végrehajtásáról a kongresszusi küldötteket.

Ezt követően az ALE elnökség felmentésre került, s következett a tisztségekre való jelölés és választás.

Először az ALE elnöke került megválasztásra. A posztra egy jelölt volt, Mannfred Schell úr. A Kongresszus – egyhangúlag – újra Mannfred Schell urat választotta az ALE elnökévé.

A két alelnöki posztokra négy jelölt pályázott. Moreno Polo az olasz, Milan Hostak a szlovák,

Hubertus Pijpers a holland és Kiss László a magyar mozdonyvezetők szakszervezeteinek elnökei. Az olasz elnök közvetlen a szavazást megelőzően visszalépet jelölésétől. A választás a következő eredménnyel zárult:

Hubertus Pijpers úr 41 szavazatot, Kiss László úr 39 szavazatot, Milan Hostak úr 10 szavazatot kapott, így



Az ALE vezetői

Kiss László
alelnök

Mannfred Schell
elnök

Hubertus Pijpers
alelnök

az ALE alelnöki funkciót a Pijpers és Kiss úr látja el a jövőben.

A nyugdíjazása miatt leköszönő ALE pénztáros Fritz Schneider úrtól emléktárggyal búcsúzott el az ALE elnöke.

Az új pénztáros személyére egy jelölt volt, Herbert Nezosi úr, akit a Kongresszus egyhangúlag megválasztott az ALE pénztárosává.

Pénztárvizsgálói feladatokkal Jan Altena és Theo Marty urakat bízta meg a kongresszus.

A tisztségviselő választásokat követően az alapszabály módosítására került sor. Az Alapszabályban pontosításra kerültek bizonyos tisztségek és az ehhez kapcsolódó feladatok. Az egységes európai fizetőeszköz miatt az eddigi Alapszabályban rögzített német márka helyett a tagdíjak euróban kerültek meghatározásra. Az előkészített módosító javaslatokat a kongresszus elfogadta.

Az elnökség által előkészített határozatok elfogadása után a kongresszust az elnöki zárszó és egy zenei blokk zárta.

Döntés született arról, hogy az őszi elnökségi ülés Szófiában kerül megrendezésre.

Kiss László



A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE JOGSZOLGÁLATA ÁLTAL KÉPVISELT MUNKAÜGYI PEREK BÍRÓSÁGI HATÁROZATAINAK GYŰJTEMÉNYE

10. Munkába járással kapcsolatos utazási költségek megtérítése

Az egyik területi igazgatóság azon rendelkezését támadtuk meg, mely szerint csak azok kaphatnak utazási költségtérítést, akik nyilatkoznak arról, hogy saját, vagy házasársuk tulajdonában van gépjármű. Azok a kollégák, akik erről nem nyilatkoztak, azoknak nem fizettek utazási költségtérítést. A KSZ akkori 67. §-a (jelenleg 64.§), valamint a 78/1993 (V. 12) sz. Korm. Rendelet, és a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII tv. 25.§ (2) bek. b./ pontja alapján kértük a bíróságot, hogy kötelezze a MÁV Rt-t a költségtérítés kifizetésére. Az I, a II. fokú és a Legfelsőbb Bíróság is helyt adott keresetünknek. Idézet az I. f. bíróság ítéletéből:

„A bíróság a felperes szolgálati beosztása és a vonat, valamint autóbusz menetrend alapján, az alperes által sem vitatott, a mozdonyvezető hivatkozásával egyezően állapította meg azt, hogy az általa megjelölt időpontokban munkaidő-beosztása miatt, tömegközlekedési eszközt csak két órát meghaladó várakozással tudna igénybe venni (KSZ 67.§ b./ pont). Ezért a mozdonyvezetőt a KSZ 67.§ b./ pontjában írt feltétel megvalósulása esetére a munkába járáshoz a magánszemélyek jövedelemadójáról szóló törvényben foglalt, a saját gépjárművel történő munkába-járás költségtérítése címén elszámolható összeggel azonos költségtérítés illeti meg, azaz a figyelembe vehető kilométerenként 3 Ft.” A II. f. bíróság az alábbiakkal egészítette ki:

„Az I. f. bíróság a KSZ 67. § b./ pontjának helyes értelmezése alapján hozta meg döntését a lejárt követelések tekintetében, amely értelmezés nyilvánvalóan irányadó a jövőben keletkező követelések tekintetében mindaddig, amíg a KSZ e vonatkozásában módosításra nem kerül.” Csongrád Megyei Bíróság 2. Mf. 20.244/1998. Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága Mfv. II. 70.604/1998.

11. Rendkívüli felmondás

11.1. A munkaügyi bíróság elutasította azt a keresetet, amelyet annak a mozdonyvezetőnek az ügyében terjesztettünk elő, akivel szemben azért élt a rendkívüli felmondás jogával a gépészeti főnök, mert

- szolgálatából engedély nélkül eltávozott,
- menetigazolványára valótlán lejelentkezési időpontot vezetett,

- szolgálatát nem azon a gépen végezte, amelyikre vezényelték, és
- munkaidőben „nem saját tulajdonú gázolaj szállításában közreműködött, okot adva rendőrségi intézkedésre és házkutatásra”.

A bíróság a bizonyítási eljárás során az első három okot valósnak találta, így a negyedik ok tekintetében nem folytatott le bizonyítást, hanem azt súlyosbító körülményként értékelte. Idézet az I. fokú ítéletből: „Az Mt. 103. § (1) bekezdése a./ pontja értelmében a munkavállaló köteles az előírt helyen és időben munkára képes állapotban megjelenni és a munkaidejét munkában tölni, illetőleg ez alatt munkavégzés céljából a munkáltató rendelkezésére állni.” Nem fogadta el a munkaügyi bíróság a mozdonyvezetőnek arra történő hivatkozását, hogy már arra a napra további munkát ténylegesen végezni nem kellett, másrészt, hogy ezzel az alperesi munkáltatónak kárt nem okozott, mert ez esetben is effektív munkavégzés nélkül is a munkáltató rendelkezésére kell állni. Ugyancsak nem fogadta el a munkaügyi bíróság a mozdonyvezető arra történő hivatkozását sem, hogy a forgalmi szolgálattelvő tudomással bírt az elmeneteléről, mert ez a dolgozót nem mentesíti. Nem vitás, hogy a tanú a mozdonyvezető erre történő nyilatkozatát alátámasztotta, miszerint ő közölte vele, hogy aznapra már végeztek, azonban a tanú azt is előadta, hogy ő olyan munkáltatói jogosítvánnyal nem rendelkezett, amely lehetővé tette volna, hogy a felperest a munkaidő lejártát megelőzően elengedte volna. Az pedig, hogy a munkáltatónál esetlegesen alkalmasszerűen előfordul, hogy hasonló esetben más munkavállalók is eltávoztak a munkavégzés helyéről, az a mozdonyvezetőt nem mentesíti, az pedig jelen pernek nem tárgya, hogy más munkavállaló is a munkaviszonyból származó kötelezettségét megszegte-e. A becsatolt igazolás szerint a mozdonyvezető 7 órai időpontot tüntetett fel a munkavégzés befejező időpontjaként, holott a munkáltató előadása szerint is a munkaidő lejártát megelőzően a munkahelyéről eltávozott. E vonatkozásban a dolgozó a kötelezettség szegését elismerte”. (Mt. 96.§, 103.§(1) a./, c./ pontjai, E1. sz. Utasítás I. rész 6.8. pont.) Zalaegerszegi Munkaügyi Bíróság I.M.281/1998.

11.2. A 2000. év elején, amikor nem volt érvényes Kollektív Szerződés a MÁV Rt-nél, a munkáltatói jogkör gyakorlója a rendkívüli felmondás jogával tudott csak élni, és így

bocsátott el egy mozdonyvezetőt, és egy felvigyázó kollégát gázolajlopás gyanúja miatt. Két vasútor vallomása alapján, minden további tárgyi bizonyíték nélkül hozta meg az I. f. bíróság az ítéletét, amelyben a keresetünket elutasította. Az Mt. 103. § (1) bek-re irányuló szándékos magatartása olyan súlyú kötelezettségszegésnek minősül, amely a munkáltató részéről a rendkívüli felmondást megalapozza." Időközben a büntetőeljárást megszüntették, szabálysértési eljárás indult a kollégák ellen, azt azonban a két különböző polgármesteri hivatal jegyzője megszüntette bizonyítottság hiányában. Erre, és az ártatlanság vélelmére hivatkozással fellebbeztük meg az I. f. ítéletet, de a megyei bíróság elutasította fellebbezésünket. A Legfelsőbb Bírósághoz fordultunk felülvizsgálati kérelemmel, de a LB helyben hagyta a Megyei Bíróság ítéletét. Idézet a LB ítéletéből: "A munkaügyi bíróság az eljárásjogi szabályoknak megfelelően részletesen kifejtette, a logika szabályaival nem ellentétesen, meggyőző érveléssel indokolta, hogy milyen bizonyítékok alapján találta bizonyítottnak a felperesek által elkövetett kötelezettségszegést (Mt. 103. § (1) bek. c./ pont). Ennek keretében kitért a felülvizsgálati kérelemben említett körülményekre is: így értékelte és okszerű indokát adta annak, hogy miért nem kellett, illetve lehetett adott esetben a mozdonyok üzemanyagtartályára is kiterjedő vizsgálattal is bizonyítani a kötelezettségszegés tényét. Továbbá a tanúvallomások között nem lényeges kérdésben felmerült ellentmondást is feloldotta ítélete indokolásában. Az erre vonatkozó érvelés életszerű, és a per adataival kellően alátámasztott. A felülvizsgálati kérelem a tanúvallomások tekintetében felhozott elfogultságot tényszerűen megalapozó indokot nem jelölt meg. Önmagában az a körülmény, hogy a fegyveres biztonsági őr és a rendész a munkaköri feladatai ellátásáért díjazásban részesül, nem minősíthető olyan anyagi érdekeltiségnek, amely a munkavégzésükkel összefüggő ügyben az elfogulatlan tanúvallomásukat kizárná. E bizonyítékok hiteltérdemlőségét, bizonyító erejét felülvizsgálati kérelem csupán az előbbiekre hivatkozva sikertelenül vitatta. A kifejtettek tekintettel a Legfelsőbb Bíróság a perbeli tényállás megállapításával kapcsolatban jogszabálysértést megalapozó okszerűtlen, a per adataival ellentétes következtetés hiányában az ítéleti tényállás támadását nem találta alaposnak."

(Mt. 104. §, Pp. 274. §, 206. § (1) bek, 221. §(1) bek, Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága I.10.158/2001.)

12. Gázolaj lopás gondatlan elősegítése, bejelentés elmulasztása

Fenti eset miatt a mozdonyvezető 6 hónap időtartamra más munkakörbe helyezés, és 20%-os alapbércsökkentés büntetést kapott a gépészeti főnöktől. A határozat hatályon kívül helyezése iránt fordultunk keresettel az illetékes munkaügyi bírósághoz. A bíróság kereseti kérelmünknek helyt adott, a határozatot hatályon kívül helyezte, mivel a MÁV Rt. (gépészeti főnök, vonalellenőr, vezető mérnök) nem tudta kétséget kizáróan bizonyítani a mozdonyvezető vétkes kötelezettségszegését. (Mt. 3. §, 103. §, El sz. Utasítás 4.1. pontja.) Veszprémi Munkaügyi Bíróság M.82/99/10.

13. Átvezénylési díj megfizetése

Elutasította a bíróság arra irányuló kérésünket, hogy abban az esetben is fizessen a MÁV Rt. átvezénylési díjat, ha az eredeti vezényléshez képest az elvégzendő feladat és ezáltal a szolgálat időtartama is változik. A bíróság úgy ítélte meg, hogy az általunk előadott konkrét 8 esetben nem változott a „munkaidő-beosztás”, csak előre nem látható esetek miatt a munkavégzés változott, ezért a KSZ-ben rögzített együttes feltételek hiányában nem jár az átvezénylési díj. (1998. évi KSZ 30. § + értelmezése, Mt. 129. § (3) bek, 2001. év novemberében érvényes KSZ 26. §)

Szombathelyi Munkaügyi Bíróság M87/1998.

14. Menetrend szerinti megállás elmulasztása

14.1. A gépészeti főnök 3 hónap időtartamra más munkakörbe helyezés, és 20%-os bércsökkentés büntetést szabott ki azzal a mozdonyvezetővel szemben, aki elmulasztott egy menetrend szerinti megállást egy megállóhelyen. A határozat enyhítése, illetve felfüggesztése iránt fordultunk keresettel a munkaügyi bírósághoz. A bíróság kereseti kérelmünknek helyt adott, 1 havi 10 %-os alapbércsökkentés büntetésre változtatta a munkáltatói intézkedést. Azért csak a büntetés enyhítését kértük, mert a mozdonyvezető otthon felejtette szolgálati menetrend könyvét, és a kölcsönkért hivatalos menetrendből írta ki a kérdéses vonat menetrendjét, a hivatalos menetrend könyvben azonban az általa kihagyott megálló nem szerepelt. A bíróság az ítélet meghozatalánál figyelembe vette, hogy „a hivatalos menetrendet a MÁV Rt. hibásan adta ki, ezért az



utazóközönség széles rétege az új megállóhelyről tudomást nem szerzett." (Az eset a nyári menetrend-váltás napján történt.) Figyelembe vette továbbá a bíróság a mozdonyvezető hosszú ideje kifogástalan munkavégzését, és a fokozatosság elvének megfelelően nem a két súlyos munkáltatói intézkedést együttesen, hanem csak az egyiket mérsékelten alkalmazta. (Mt. 103. § (1) a./ pont, KSZ 79. §, E1. sz. Utasítás I. rész 3.18, 4.1 pontjai.) Veszprémi Munkaügyi Bíróság I.M.341/2000.

- 14.2. Ugyanaz a gépészeti főnök, akinek a határozatát ugyanolyan tényállás mellett megváltoztatta a bíróság, ismételten kiszabott 3 havi időtartamú más munkakörbe helyezés, és 10 %-os alapbér csökkenést, mert a mozdonyvezető „a menetrend szerint közlekedő vonattal az előírt megállást elmulasztotta". Ebben az esetben azonban a MÁV Rt. több utaspanaszt is tudott prezentálni, ezért a bíróság a fokozatosság elvét alapul véve, valamint a mozdonyvezető hosszú, kifogástalan munkaviszonyát értékelve, 2 havi időtartamú 10 %-os mértékű személyi alapbér csökkenésre változtatta a kiszabott hátrányos jogkövetelményt, mivel a mozdonyvezető is elismerte, hogy „elnézte" a menetrendet. (Mt. 103. § (1) b./ pont, Mt. 109. §) Székesfehérvári Munkaügyi bíróság 2.M.629/2000.

15. Tényleges havi kötelező órával történő bérszámfejtés

Egy szegedi főmozdonyvezető olyan peres ügyet vállalt fel, amely valamennyi folytonos munkarendben foglalkoztatott munkavállaló távolléti díj, illetve műszakpótlék elszámolását érinti. Egy konkrét hónap bérszámfejtésén mutattuk be a bíróságnak, hogy a MÁV Rt. bérszámfejtési programja nem felel meg az Mt. És a KSZ előírásainak, és ezért keresetveszteség érte E. Z.-t.

1. A távolléti díj számításánál a MÁV Rt. figyelembe vette a tárgyhoz munkanapjainak számánál a munkaszüneti napot is. Ez ellentétes az Mt. 151/A § (5) bek. a./ pontjával, és a KSZ 23.§ 6. pontjában foglaltakkal.
2. A műszakpótlék számításánál azt kifogásoltuk, hogy minden hónapban 158 óra átlagos értéket használ a MÁV Rt, nem pedig a tényleges kötelező óraszámot. Ez a gyakorlat ellentétes a KSZ 51. § 2. pontjában foglaltakkal.

A bíróság megítélte az elmaradt bér és kamata megfizetését, indokainkat megalapozottnak tartotta. Szignalizációs levelünk alapján a MÁV Rt. intézkedett a bérszámfejtési program megváltoztatásáról.

(Mt. 151/A §, Mt. 146 §, Mt. 155. §.) Szegedi Munkaügyi Bíróság 5.M.494/2000.

16. Sztrájk idejére járó vasutasnapi jutalom

Pert indított egyik kollégánk azért, mert a MÁV Rt. a 2001. évi vasutasnapi jutalom kifizetésekor a számítási időszakból levonta a sztrájkal töltött napjainak számát, ami szerintünk ellentétes a K-971/2-2000. számú, vasutasnapi jutalomról szóló Megállapodás 5. pontjában foglaltakkal. A munkaügyi bíróság azonban a MÁV Rt. alperes ellenkérelmének adott helyt, amely szerint „amennyiben a munkáltató úgy kívánt volna megállapodni a szakszervezettel, hogy a sztrájk miatt kiesett időt nem kell számításán kívül hagyni a vasutasnapi jutalom esetében, akkor a megállapodásuknak kifejezetten tartalmaznia kellett volna a sztrájk-törvény 6. § (3) bekezdéssel ellentétes megállapodást. Miután a megállapodás ilyen sztrájk-törvénnyel ellentétes kikötést nem tartalmaz, a vasutasnapi jutalom számításánál alkalmazandó a sztrájk-törvény 6. § (3) bekezdése. (1989. évi VII. tv. A sztrájkokról 6. § (3) bek.) Szegedi Munkaügyi Bíróság 4.M.584/2000./6.

SPANYOL TENGERTARTI ÜDÜLÉS BLANES-BAN

2002. 07. 04 – 07. 16-ig (Ifjúsági csoport), 2002. 08. 22 – 09. 03-ig
A tengerparti üdülés utazással városnézésekkel együtt 13 nap.

Utazás: vonattal, ülőhelyes kocsikban.

Városnézések:

Bécs (rövid), Firenze, Pisa, Barcelona, Monte-Carlo, Velence.

Üdülés: Blanesban. Ellátás: önálló.

ELHELYEZÉS: Blanes-ban a tengerparttól 50 méterre, a PIN-SUR-MER 10 emeletes Apartmanházban, 6 személyes apartamokban. Az apartamanok 2 hálószobából, egy nappali szobából (2-2-2 fekhellyel), jól felszerelt konyhából, fürdőszobából és közlekedő folyosóból állnak. Minden helyiség a közlekedőből nyílik. Az apartmanházhoz fürdőmedence, napozó (nyugágyakkal), gyermekjátsszótér, kert tartozik. Blanes csodálatos természeti környezetben fekszik. Világhírű botanikus kertje, a Földközi-tenger és Észak-Afrika növényvilágának gyűjteményét mutatja. Tengerpartja homokos, sétánya pálmákkal díszített.

Részvételi díj: 32 000 Ft

Előleg: 16 000 Ft (jelentkezéskor)

A hátralévő 16 000 Ft-ot 06. 15-ig (Ifjúsági csoport), illetve 07. 15-ig kell fizetni.

A CSALÁDTAGOKNAK + KB

15 000 FT (50%-os Francia, Spanyol jegy)

Jelentkezés és információ:

Remete Miklósnál

Tel.: 06 20 375-2386,

17-20 óra között 06 77 421-787

Jelentkezési határidő:

amíg a csoport be nem telik.





ÁLLÁSFOGLALÁS

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége megnyugvással fogadta a 2002. évi parlamenti választások végeredményének kihirdetését. Álláspontunk szerint ahhoz fűződik nagyobb társadalmi érdek, hogy mielőbb megalakuljon az új kormány, és haladéktalanul kezdje meg működését, vállalásainak teljesítését.

Előszőr:

Alapvetőnek és megoldandónak tartjuk a társadalmi párbeszéd intézményének helyreállítását, az Érdekegyeztető Tanács újjáalakítását, a működési feltételek biztosítását.

Másodsor:

Nélkülözhetetlen a Munkatörvénykönyv olyan módosítása, hogy az ne növelje a munkavállalók kiszolgáltatottságát, ne támadja a kollektív szerződéseket, ne csökkentse tovább a dolgozók jogvédelmét.

Harmadszor:

Értékén kell megfizetni az elvégzett munkát, sőt a gazdaság fejlődésével arányosan kell emelni a munkabéreket úgy, hogy azok mielőbb megközelítsék az európai szintet. Elsődleges a munka értékének társadalmi, munkajövedelmi elismerése. minden más – még a családtámogatás is – csak ezután következhet. A munkabérek alakítása nem lehet szociális alapú, de a mégoly tisztas bér mellett is szükség van – természetesen – a különböző társadalmi csoportok, a családok teljes körű támogatására is. Csak a sorrend nem cserélhető fel.

Mindezek megvalósulásának garanciáját a társadalom békéje teremti meg. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége úgy látja, hogy a választási eredmények körüli békétlenség kihat az országra minden emberre, ezért ez nem csak a pártok közötti viszonyra korlátozódik, mindannyiunknak köze van hozzá.

Felelőtlenség a társadalmat hónapok óta harckészültségben tartani, és ezt akár több évre is tartósítani.

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége

GREY

Történt a nyolcvanas évek közepén, hogy a nyári napok közeledtével érdeklődésünk a napszemüvegek felé orientálódott, tudatában azon ténynek, hogy az íróasztalok mögé nehéz lesz elismertetni szerepét, létét- nem létét. Kellően bolygatva lett a téma, segítő kezek is akadtak.

A területileg illetékes körzeti üzemfőnökség szakembert keresett kikérve a véleményét, hogy a mozdonyvezetői munkakör szempontjából milyen és mi az a színárnyalat ahol a szintévesztés kizárható. A szemészetről kisvártatva egyértelmű válasz érkezett.

Mint kiderült erről a témakörrel hazai és külföldi orvosok oldalakat publikáltak és nem csak a vasúti közlekedésre specializálódva fejezetek állnak rendelkezésre. (hadi ipar, polgári repülés stb.)

Ez a szín a világos szürke, angolos tudománnyal light grey, magyarosan farkas szürke. Lényeg hogy meg van! A tájékoztató jellegű parancskönyvi rendelet is megszületett. Aki óhajtotta megvásárolhatta ízlésének és pénztárcájának megfelelő napszemüveget. Meg volt a lehetőség két hétig.

Feltételezem, hogy mozdonyt soha nem vezető illetékes előljáró nem tetszést nyilvánított az ügyben és kérdőre vonta, ugyan minek a napszemüveg? Urizálás megint az egész, megint a mozdonyvezetők! Ezért nem látja a menesztést stb. Tetszik, nem tetszik, azért van a ruházati ellátmányban sapka és a sapkán simli, ha szemükbe süt a nap húzzák lejjebb a simlit ha tolatnak is komfortos, ködben nem csapódik pára a szemükbe, nem folytatom a pocok szürke demagógot.

Döbbenet, és mosoly (részemről ez idáig csend).

Nem olyan régen vételeztük fel az új forma sapkát. Hangosan és határozottan kérdezem:

Tessék mondani: hol a szemüvegünk???

Hornok Béla



VASÚTI KATASZTRÓFÁK TÖRTÉNETE 2.

Karácsonyesti tragédia

Új-Zéland lakosságának java része 1953. karácsony-estéjén vagy már a családi összejövetel kellős közepén járt, vagy hazafelé sietett, hogy bekapcsolódjék az öröminnepbe. Az Északi-sziget egyik működő vulkánja, a Mt. Raupehu enyhén megrázkódott. Nem komoly kitérésről volt szó, mégis tragikus események láncolatát indította el. A vulkán tetején krátertő található, aminek kénes vize felforrósodik, amikor a vulkán aktívvá válik. Minthogy a tűzhányó legutóbb 1948-ban tört ki, a tó túlfolyó nyílását kő és jég torlaszolta el, aminek eredményeképpen a vízszint veszélyesen megemelkedett.

A vulkán karácsonyesti mocorgása pontosan elegendő volt ahhoz, hogy a torlasz leomoljon, és a közel 3 milliárd liter zubogó, savas víz iszapot és törmeléket sodorva magával lezúduljon a Whangaehu folyóba. Az egyébként szelíd folyó ádázul hömpölygő, elemi erejű folyammá változott. Félő volt, hogy elsöpri az utakat és megroggyantja a hidakat. Az Aucklandbe tartó Wellington expressz, tele szabadságra tartó utasokkal közeledett az egyik ostromlott híd felé, mit sem tudva a baljós eseményekről. Egy Ellis nevű fiatal postás figyelmeztetni akarta az expresszt, a vágány mellett a lámpájával hadonászott, de mindhiába. A vonat nem tudott megállni. Abban a szempillantásban, hogy rágördült a hidra a szerkezet összeomlott, s a mozdony és az első öt kocsi a zúgó áradatba zuhant. A hatodik kocsi egy ideig ott himbálódzott a mélység felett, majd az is aláhullott. A balesetben százötvenegyen veszítették az életüket az év lehető legszerencsétlenebb időpontjában.

A megsemmisült zászlóalj

Angliában 1915. május 22-én hadiállapot volt, zajlott a történelem egyik legszörnyűségesebb háborúja. A polgári lakosság élte a mindennapjait, igyekezett fenntartani a békés hétköznapi látszatát, ám a fiatalság vonatra szállt és özönlött minden irányból a gyilkos flandriai harcterekre. Aznap reggel a skóciai Larbet vasútállomásán az 1/7-es skót zászlóalj ötszáz közkatonái és tisztjei felszálltak egy 21 vagonból álló csapat szállító szerelvényre. Hosszú út állt előttük. A titkos célpont felé menet a vonatnak át kellett haladnia egy Quintishill nevű kis szemafor közpon- ton, ahol a félreálló tehervonatok kitérővágányokon várhatták be, hogy szabad legyen a pálya. A Carlisle-től még 16 kilométerre levő Quintinshillből hosszú, egyenes, öt tized százalékos kaptató vitt észak felé, Skócia belsejébe. A Skócia felől ereszkedő vonatok – akár csak később a katonákat szállító különvonat – itt jócskán felgyorsulhattak.

E gyászos nap fejleményei hátborzongatóak; az viszont egyszerűen kísérteties, ahogy a körülmények összejárása, azaz a következmények szinte szükségszerű láncolata a baleset-hez vezetett.

Előző éjjel két, Skóciába tartó vonat indult el London eustoni állomásáról. Az egyik 11 óra 45 perc- kor Edinburgh felé, a másik éjfélkor Glasgow felé. Az elsőnek hajnali 5 óra 50-kor, a másodiknak 6 óra 5 perckor kellett volna áthaladnia Carlisle-on. 6 óra 10 perckor már egy harmadik vonat húzott volna ki Carlisle-ról ugyanazon a vágányon. Ez a harmadik, az ún. Parley lassan dőcögő helyi érdekű vasút volt, minden apró porfészket érintett a Beattockig tartó vonalon. 7 óra 49-re kellett Beattockba érnie, s a vicinális működtető Kaledóniai Vasúttársaság igen büszke volt a vonataik pontosságára. A London-Észak- nyugati Vasúttársaság, amely a két, Eustonból indult éjszakai járatot üzemeltette ugyancsak nagyra volt a pedantériájával, amivel a menetrendet tartotta. Az említett két vonat mégis mindig késett valamicskét Carlisle-nál. Volt, hogy fél órát is következetesen. A Kaledóniai Vasúttársaság hogy a Parley ne mulassza el a 6 óra 10 perces indulást, kiengedte a személyvonatot, mivel a két gyors több mint 15-20 perces késésben volt, majd odébb félreállította egy mellékvágányra, hogy szabaddá tegye a pályát. Közben a két gyorsvonat rendben átrobogott Carlisle-on. A gőzösök után a vicinális visszatolatott a fővonalra, és pöfögött tovább Beattock irányába. A baljós május 22-ét megelőző hat hónap során a Parley-nak huszonegy alkalommal kellett kitérővágányra húzódnia Quintinshillnél. Itt az átrakódóvágányokon ezt kényelmesen megtehetette.

Az a tény, hogy a vonat sűrűn ácsorgott e félreeső jelző- és váltóállító toronynál, kényelmes volt a két váltókezelőnek, Tinsleynek és Meakinnek, akik váltott műszakban dolgoztak. A lakóhelyükről, Gretnától a jelzőbódéig nagyjából két és fél kilométer volt az út gyalog vagy biciklivel. Indulás előtt mindig megkérdezték a gretnai váltókezelőt, hogy ki kell-e húzódnia a Parley-nak mellékvágányra, mert ha igen, akkor bevárták a vonatot Gretnánál és felkérkedtek a masiniszta mellé, úgy tették meg az utat Quintinshillig. Ártatlan csalásnak tűnik ugyan, de általa azonban szabálysértésbe bonyolódott, s az ebből eredő körülmények vezettek később a katasztrófához.

A műszakváltásnak reggel 6-kor kellett történnie. Amikor úgy esett, hogy a Parley megállt Quintinshill- nél, az éjszakai őr nem közvetlenül a naplóba írta be a feljegyzéseket, hanem egy külön papírosra firkantotta le. Azután később, amint befutott a nappali váltó- őr, magával a Parley-val, az bemásolta az adatokat saját kezűleg, úgyhogy semmiféle ellenőr sem tudta volna rájuk bizonyítani, hogy nem az előírtas idő- pontban – reggel 6 órakor – ádták át a szolgálatot.

Május 22-e reggelén az éjszakai expresszvonatok félórás késésben voltak. A Parley még kihúzott előttük Carlisle-ből. A gretnai állomáson Tinsley, aki aznap szolgálatba indult, felugrott a mozdony mögötti csapó-



hidra, úgy vitette magát Quintinshillbe, ahol a vicinálisnak újfent mellékvágányra kellett volna tolnia. Ott azonban akadály merült fel. A Parley megszokott kitérővágányát elfoglalta egy tehervonat. Tinsley-nek úgy kellett volna félreállítania a Parleyt, hogy keresztvágányra húzza, és átrakja a délnek tartó fővonalra. Ez a veszélyesnek hangzó manőver tökéletesen biztonságos, ha szigorúan betartják a biztonsági előírásokat. Azaz közlik az északi szomszéd szemafor-központtal Kirkpatricknál, hogy a dél felé haladó vasútvonalat elállja egy szerelvény. Négyyszer is sor került erre az elmúlt fél évben.

Az első éjszakai expressz baj nélkül átrobogott 6 óra 38 perckor észak felé. Eközben a déli vonalon, ahol a Parley még mindig arra várt, hogy a második expressz is elhaladjon tovább bonyolódott a helyzet. Érkezett ugyanis egy egész szerelvény üres szenesvagon, ami szintén a déli vágányra állt. A jelzőbódében Tinsley teljesen lefoglalta, hogy átmásolja az ideiglenes feljegyzéseket Meakin cetlijéről a naplóba. Meakin nem ment el azonnal, Tinsley újságját böngészte. Miközben Tinsley körmölt, csevegtek a háborúról. Tinsley nem figyelt. Egyikük valamikor értesítette a kirkpatricki váltókezelőt, – bár később mindketten tagadták – hogy a szenesvagonok elhagyták a déli vágányt. Azt elmulasztották közölni, hogy a Parley még mindig rajta áll! Mi több, egyikük se gondoskodott róla, hogy a déli vonal szemaforjait működtető fogantyúkra rákerüljön a biztosítógyűrű, ami lehetetlenné tette volna, hogy a vonalat használják. Még a Parley fűtője sem figyelt föl erre, amikor beugrott hozzájuk a bódéba. Minden készen állt a kataklizmára.

6 óra 42 perckor a kirkpatricki központ – feltételezve, hogy a délnek tartó vágány felszabadult – zöld utat kért a katonavonatnak Quintinshill felé. Tinsley, aki még mindig a másolással bajlódott és közben diskurált, anélkül hogy kisértette volna az ott veszteglő Parley-ra, lerántotta az összes déli oldali fogantyút, jelezvén ezzel, hogy a pálya szabad. Pillanatokkal később a másik megkésett expressz is zöld utat kért Quintinshill felé. Tinsley ismét engedélyt adott, lerántva az északi vonal szemaforjait mozgató fogantyúkat.

Két vonat robogott tehát egy pont felé, ami a térképen mindössze aprócska pöttynek számít. A sorsuk elrendeltetett. Az északnak tartó expressz 110 kilométeres sebességgel közeledett. A dél felé haladó csapatszállító szerelvény szintén 110 kilométeres sebességgel ereszkedett, mindinkább nekilendülve az 5%-os lejtőnek. A déli vágányon pedig ott rostokolt befékezve a Parley, a helyi érdekű személyvonat mozdonyostul, négy kocsival.

A katonai szerelvény leszáguldott az enyhe ívben kanyarodó ereszkedőn Quintinshillbe, ahol teljes sebességgel, frontálisan ütközött a helyben álló Parley-val.

A 217 méter hosszú katonai szerelvény azon

nyomban a töredékére préselődött össze, az ütközés ereje következtében mindössze 61 méternyire. Az egymás hegyén-hátán feltorlódott, összeroncsolódott vasúti kocsik, melyek közül több átrepült a mozdony felett, maguk alá temették mindkét szerelvényt. A szétzilálódott vonatok egyes szakaszai ott heverték szanaszét az északi vonal vágányán, amelyen akkor robogott át a glasgow-i expressz huszonkét vasúti kocsival és az eléjük fogott két mozdonnyal. Teljes erővel, 96 kilométeres sebességgel belerohant a roncsalmazba, egyenest a Parley szerkocsijába, amely ott feküdt keresztben a síneken. Az expressz fennakadt e rettenetes torlaszon, a kocsik összegyűrődtek, egymásba fűrődtek.

A kisiklott mozdonyokból szétszóródott izzó szén lángra lobbantotta a fából épült vasúti kocsik romhalmazát, s 24 órán át tombolt a tűzvész. Akik az ütközést átvészelték valahogyan, azokkal a lángok végeztek. Képtelenség volt őket kimenteni.

A Skót Gárdaezred valós veszteséglistája nem ismeretes, mivel a zászlóalj névjegyzékének és okmánytárának nyoma veszett a tűzben. A túlélők a roncsok mellett a mezőn sorakoztak fel. A vonaton utazó ötszáz katonából csak ötvenketten maradtak meg.

A hivatalos adatok szerint a szerencsétlenségnek 215 halálos és 191 sebesült áldozata volt, bár a háborús idők miatt a hadvezetés gyaníthatóan kevesebbet vallott be, nyilván a harci szellem megóvása érdekében.

A baleset polgári áldozatainak száma meglepő módon mindössze 10 halott és 51 sebesült volt. A nyomorult Tinsley-t és Meakint gondatlanságból elkövetett emberölésért elítélték és hosszú börtönbüntetéssel sújtották.

A fekete expressz

A második világháború 1944. márciusában belépett az utolsó szakaszába. Három hónap volt hátra a szövetségesek franciaországi partraszállásáig. Már Olaszországban jártak, az ország jókora hányadát felszabadították a német fennhatóság alól. A háborús körülmények miatt a gazdaság romokban hevert. Felborult a kereskedés és árucseré megszokott rendje. A hivatalosan törvénytelennek minősülő feketepiac nem hivatalosan elfogadott életmenetté vált, ama néhány lehetőség egyikeként, melynek révén a nélkülözhetetlen élelmiszerek eljuthattak a szegény, nélkülözhető délolasz városokba.

Volt egy, Salerno és Potenza között a menetrend szerint heti egy alkalommal közlekedő vonat, ami szokás szerint dugig tömve volt a Salernóból és a szomszédos Nápolyból összesereglett potyautasokkal, vidékre tartó feketézókkal. Csereárúként a partra szálló szövetségesektől kapott cigaretta és csokoládé szolgált, mely luxuscikkeket húsra, étolajra, tojásra és borra váltották a jómódú gazdálkodók között Potenzában. 1944. márci-



us 2-án a 8017-es számú, negyvenkét kocsiból álló szerelvény útnak indult Salernóból. Az útjába eső állomásokon, sőt ahol csak lelassított, rengetegen nyomakodtak fel rá csempészárúkeszletükkel megrakodva. A katonai rendőrség eleinte tettetett szigorral lökdöste le a potyautasokat, de azok helyére még többen furakodtak fel. Amikora a vonat az Appeninnek vonulatához ért, amelyen a Potenza előtti utolsó nekirugaszkodásként még át kellett evickélnie, már csak vánszorgott. Romaguanónál egy második mozdonyt is csatoltak a szerelvény elé, hogy bírja a meredek emelkedőt. A masinista meg a fűtők átkozták a szenet, amivel a kazánt kellett etetniük. A hitvány barnaszén rosszul égett, okádtá a füstöt és hőt alig adott. De háborús idöket éltek, nem volt más választásuk. Csak többet kellett lapátolni belöle a kazánba. Röviddel éjfélt előtt a vonat megállt egy Balvano nevű hegyi faluban. Kényszerű pihenő volt, egy másik vonat okozott fennakadást. Hideg volt az éjszaka, a sínek csúsztak a jegesedés miatt. A Fekete Expressz csöndesen pöfögve várakozott. Balvano két alagút közé eső település volt, s az irdatlan hosszú szerelvény hátulso fele mélyen belögött az egyikbe a jó órák álldogálás alatt. A gyatra minőségű szénből dőlt a füst, ami végig belebeggett az összes vasúti kocsin. Az utasok nagy része nyomasztónak érezte ezt az órát. Többen eltöprengtek, vajon mitől álmosodtak el a csípös hideg ellenére.

Végre kihúzott a vonat Balvanoból, és kapaszkodni kezdett a meredélyen. Elötte tátongott a másik alagút, a Galleria del Armí, amely több mint 3 kilométer hosszú volt és roppant meredek kaptatót rejtett. Alighogy a szerelvény eltűnt benne a mozdonyvezetőnek és a fűtöknek megszaporodott a gondjuk. A kerekek kipörögtek a síkos, jeges vágányokon, hiába erőlködött elől két mozdony. Nem tudni, mennyien voltak a vonaton, vagy hogy mennyit nyomott a poggyászuk, de a teher túl nagynak bizonyult. Az igazi gondot azonban az a fránya szén jelentette, képtelenség volt vele tisztességes gözt fejleszteni. A fűtők éktelen lapátolásba kezdtek.

A vonat hátsó végén állt a fékező. Az utolsó kocsi épphogy befutott az alagút alá, a végéből ki lehetett látni az éjszakába és a csillagokra. A fékező még a hegyi levegőt szívhatta be, de orrát megcsapta a förtelmes füstszag. A vonat teljesen leállt, a kerekek meg sem mozdultak. Semmi nesz sem hallatszott előlről. Sőt, gyanús csend borult az egész szerelvényre. A fékező úgy döntött, hogy utánanézt a dolognak. Leszökött a vagonból és lámpással a kezében megindult előre a sínek mellett.

Elöire haladtában bekandikált az első útjába eső személykocsi ablakain. Odabent sötét volt és mérhetetlen nagy csönd. Láthatóan mindenki élettelen volt. A fékezőn rettegés lett úrrá, amint véges-végig a vonaton ugyanezt tapasztalta. Az utasok kényelmes tartásban jobbra-halra döltek mintha csak szunyókálnának, az arcukon különös pír, semmi jele erőszaknak vagy küzdelemnek. Azután ott volt a vonat személyzete. Mozdulatlanul heverték az élen álló mozdony padlóján. Mindenki szénmonoxid-mérgezésnek esett áldozatul a hitvány fűtőanyag miatt. A fékező megpördült és jajveszékelve rohanni kezdett le a hegyről Balvano felé.

A szövetséges hatalmak vizsgáló bizottsága megállapította, hogy az eset példa nélkül áll a vasúti katasztrófák történetében, tekintettel arra, hogy se nem ütközés, se nem kisiklás, még csak nem is műszaki hiba okozta. A szén volt a bünös, ami rendkívül magas szénmonoxid koncentrációt eredményezett, s amely a feltevések szerint percekben belül végzett az utasok zömével, amint az alagútba értek. 521 ember halt meg. Mindössze öten éltek túl, azok is mind tartós utóhatásoktól szenvedtek, mint például az oxigénhiány miatt előállt elmezavartól. Az elhunytak közül sokat azonosítani sem tudtak, nem jelentkeztek értük a hozzátartozóik. Tömegsírokban helyezték őket örök nyugalomra. Az a szóbeszéd járja, hogy az alagútban máig is kísértenek a Fekete Expressz utasainak a szellemei.

Koltai Tamás

MOSZ KUPA

A MOSZ a 2002/2003. évre meghirdeti a Mozdonyvezetők Országos Labdarúgó Bajnokságát.

A bajnokságra nevezhet minden MOSZ tagsoport csapata. Egy tagsoport több csapatot is nevezhet, ebben az esetben a csapatokat 1, illetve 2. jelzésekkel kell megkülönböztetni.

Nevezési határidő: 2002. augusztus 01. **Nevezési díj:** 6.000 Ft/csapat

A nevezés csak a Nevezési Lap kitöltésével, és a nevezési díj átutalásával válik érvényessé. Amely csapat a nevezési határidőig a fenti feltételeket nem teljesíti, a bajnokságban nem vehet részt.

A bajnokság lebonyolítása és a sorsolás: A beérkezett érvényes nevezések alapján, a területi elvek figyelembe vételével 2002. augusztus hónapban lesz a sorsolás lebonyolítva.

A selejtező csoportokból az első két helyezett jut tovább a középdöntőbe, amelyeket a Sportbizottság szervez, és finanszíroz a költségvetés által biztosított sporttámogatásból. A döntő, a középdöntő első két-két helyezettjének, az előző évi bajnokság győztesének és a Mozdonyvezetők Országos Találkozója rendezvényének házigazda csapatával, összesen hat csapat részvételével zajlik, körmérkőzések formájában. A döntő győztese elnyeri a Mozdonyvezetők Kupája vándorserlegét is. A döntőbe már bejutott két csapat — a 2002. évi győztes, és a 2003. évi rendező csapata — a Kupában elindulhat, eredményeik az értékelésbe nem számítanak bele. Felhívjuk minden tagsoport figyelmét a nevezési feltételek betartására, ezek elmulasztása a bajnokságból való kizárást vonja maga után.

Jó sportolást kíván: a MOSZ Sportbizottsága

VÁLASZ A MOZDONYFELÚJÍTÁS CÍM ALATT MEGJELENT CIKKRE

Nem kívánok többfordulós vitafórumot indítani a lap hasábjain keresztül, de a cikkben megjelent információkat a valóság-nak megfelelően szeretném korrigálni.

A Magyar Államvasutak Rt. vontató járműparkjának átlagéletkora meglehetősen magas. Gerincét alkotja a V43-as sorozat. Ez a sorozat az, amely a személyszállítás és az árufuvarozás döntő hányadát biztosítja.

A MÁV Rt. elhatározta, hogy korszerűsíteni kívánja a Budapest környéki elővárosi közlekedést. Új járművek – kocsik, mozdonyok, esetleg motorvonatok – beszerzésére sajnálatos módon nem állnak, nem álltak rendelkezésre megfelelő finanszírozási feltételek.

A MÁV Rt. gördülő járműpark felújításának jelentős részét ún. EUROFIMA hitelcsomagokból fedezi, amely nem kevés anyagi terheket ró a vasúttársaságra. A V43 2000 sorozat is EUROFIMA finanszírozású.

A V43 sorozaton alkalmazott DI, DU relék, egyéb elektromechanikus elemek beszerezhetősége jelentős mértékben korlátozódott, szinte arányon lehet bizonyos elemekhez hozzájutni. Ugyanakkor ezen elemek miatt bekövetkezett szolgálatképtelenségek, gépészeti nehézmények száma az elmúlt évek során kiugróan növekedett.

A fenti tényezők figyelembevételével határozta meg a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóság a járműre vonatkozó ún. Műszaki Feltét Füzetet. Ennek célja az volt, hogy a felújított járművek kb. tíz, legfeljebb tizenöt éves élettartam növekedést érjenek el komolyabb ráfordítás nélkül. Valamint alkalmassá váljanak a korszerűsített elővárosi kocsikkal való együttműködésre. A V43-as sorozat születése pillanatától kezdve hordoz korszerűtlen elemeket. A felújításnak nem volt célja, hogy valamennyi elemet korszerűsítse, mivel erre nem terjedt ki a finanszírozási lehetőség, ugyanakkor az összes további érintett elem megváltoztatása egy új jármű beszerzését jelenti, illetve vetíti előre.

Úgy gondolom, hogy mozdonyvezetői szemmel nézve is jelentősen javultak a munkakörülmények – a lehetőségekhez képest – a régi ún. 1000-es sorozathoz viszonyítva.

Örülök, hogy Szolnok Gépészeti Főnökségen az állomásított V43-as sorozat közel ötven százaléka lett felújítva nem egészen három esztendő alatt. Ez példaértékű!

Kedves Kolléga Úr – aki a cikket írta – igen sok tárgyi tévedést halmozott össze, amelyet néhány gondolatban pontosítok.

1. Nos, az első mozdony 1999-ben – V43-2360; 1999. 03. 29-én – készült el, nem peddíg 1998-ban.

2. Egyetlen mozdony sem került 150 millió forintba! Három sorozatban – I., II., III. – készült el a harminc mozdony a következők szerint:

I. 5. db 110 000 000 Ft+ÁFA/mozdony

II. 11 db 115 290 000 Ft+ÁFA/mozdony

III. 14 db 124 513 000 Ft+ÁFA/mozdony

A MÁV az ÁFA-t visszaigényli.

3. A mozdonyt azért nem hasonlítuk egy atomerőműhöz. Ha azt kívánja Kolléga, hogy a mozdonyon is atomerőműnek megfelelő biztonság legyen, akkor kb. a jármű beszerzési árát tessék megtízszerezni. Nem akarok kockázatelemzéssel untatni senkit, de könnyen levezethető lenne a kettő közötti jelentős különbség.

4. A szoftvert arra találták ki, hogy az itt megfelelő és szükséges biztonsági feltételeket – Ön említett is egyet a fokozatkap-

csoló vezérlésnél – ellenőrizze. Úgy gondolom, ezeket a feladatokat a program elvégzi.

5. Az ÖBB 1014-es mozdonyán lévő járművezérlő rendszer megvalósítása a V43-as sorozaton kb. 60 millió forintba került volna. Nyilván ha nincs elég pénzem egy igazán klasszis lábbelire, akkor csak az egyiket – a kettő közül – vásárolok meg, hogy elmondhassam, ez igazán megfelel az igényeimnek!?

6. Azért szerencsére még nem – más ok miatt már többször – maradt szolgálatképtelen – idáig – V43 2000-es sorozatú mozdony, hogy valamelyik csatlakozó kicsúszott.

7. A fokozatkapcsoló vezérlés ma már nem lassabb, mint az 1000-es sorozatnál.

8. Ön – Kedves Kolléga – bizonyára jobban szeret olyan vontatójárműveken szolgálatot teljesíteni, amelyen nem jelenik meg semmiféle segítő-, figyelmeztető hibaüzenet. Amelyiken vészkapcsoló kezelést naplózott el, annak bizonyára meg volt a nyomós oka. Ha egy szerkezet meghibásodik, és arról hibaüzenet generálódik, akkor nem a járművezető a felelős, hanem a mozdonyt kell megjavítani. Érdekes, nem találkoztam azzal, hogy kezdeményezte – feladta – volna a hiba javítását.

9. Valószínűleg nincs tisztában az adott hibaüzenet esetén a teendővel, ezért segít – V43-as sorozatnál, de csak a 2000-nél – az a „buta” járművezérlő a hibakeresésnél. El kell olvasni a teendőket; némi emlékezet frissítésre a teljeség igénye nélkül a következő: „Ellenőrizze a 2. SW szellőző légáramlásjelzőjét. Csak működő szell. motor esetén üzemelhet vizsgálatig.” Az idézet utolsó mondatát különösen ajánlom figyelmébe!

10. A mozdonyvezető kollégák szakmailag képzett gárdát alkotnak, nem cukrászok. Ha rendkívüli esemény adódik, akkor joggal elvárható, hogy személyesen is végezzen ellenőrzést, hiszen nem egy diszpécserközpontból távvezéreljük – ma még – a mozdonyokat. Csak emlékeztetni szeretném, hogy a BKV Rt-nél az M3-as vonalon üzemelő AVR „mellett” is ott van a metróvezető. Az atomerőműben és az ÖBB 1014-es mozdonyon is ott van a személyzet. A számítógép, mikrokontroller nem helyettesíti az embert, csupán munkáját teszi könnyebbé.

11. Abban igaza van, hogy a söntők kikapcsolása nem olyan „elegáns”, mint azok bekapcsolása.

12. Csúszásvédelem – sajnos anyagi okok miatt – nem került kialakításra. De műszakilag indokolva a problémát: a jármű továbbra is – alapvetően – vezérelt mozdony maradt a felújítás ellenére is.

13. Szeretném a figyelmét felhívni, hogy a 9.11-es szoftververziónál a perdülésvédelem működési feltétele nemcsak áramkülönbségen alapul.

14. Az EVM 120 típusú vonatmegállító berendezés jelentős mértékben – műszakilag és erkölcsileg is – korszerűbb berendezés, mint a hagyományos ún. négydobozos EÉVB. Csak emlékeztetni szeretném, hogy a négydobozos EÉVB-vel egy vörös jelzőt is akár 120 km/h sebességgel meg lehet haladni. Az EVM 120 berendezés gépi úton kényszeríti ki a fékhatást azzal, hogy a megengedett érték feletti sebesség esetén a harmadik, ún. sűrített felhívás csak kellő fővezeték nyomáscsökkentést követően – fékhatás kialakulása után – törölhető, ellenkező esetben a berendezés gyorsfékezéssel befekszik a szerelvényt. Az UIC szabványnak megfelelő vonatbefolyásoló rendszer



- jelenleg is fejlesztés alatt van. Emlékeztetni szeretném, hogy nincs olyan vonatbefolyásoló rendszer egyetlen vasútnál sem, amely UIC kompatibilis lenne. Az UIC támogatásával és többek között a MÁV aktív együttműködése kapcsán került kifejlesztésre az ETCS – European Train Control System –, amely I., II., III. szinteket határoz meg. A rendszer kiépítéséhez a fedélzeti berendezésen kívül a pályát is alkalmassá kell tenni. Arról a mozdony nem tehet, hogy számos helyen a pályák állapota miatt 60 km/h sebességgel lehet haladni. Valóban nem lehet ilyenkor késéseket behozni.
15. Elismerem, nem túl sikeres megoldás volt, hogy néhány V43 2000 mozdonyra ún. négydobozos EÉVB került beépítésre.
 16. A szalagkapcsoló kezelési metodikával van probléma. Bevallom, hosszabb idő után jöttem rá a megoldásra. A probléma az, hogy hozzászoktunk a régi lábpedálhoz, amelyet tisztességes erővel kell/kellett nyomni. A régi megszokás sajnos gyakran eredményezi, hogy a kapcsoló összeragad és a berendezés az ún. kezelést nem tudja beolvasni, ezért késleltetve levág. Ajánlom, hogy próbálja a szalagkapcsolót sokkal kisebb erővel nyomni, és akkor kultúráltnak kezelhetővé válik.
 17. Szerettem volna, ha elektronikus sebességmérő került volna beépítésre. Sajnos anyagi okok miatt elmaradt. Előfordul, hogy élettartamköltség elemzés során kiderül, hogy egy relatíve drágább berendezés is meghozza a bekerülési költségét, mégsem kerül beépítésre. Egy Suzuki személygépkocsi fogyasztása sokkal kedvezőbb, mint egy Lada 1200-as autóé, de mégsem áll minden Lada tulajdonos abban a helyzetben, hogy le tudná cserélni, pedig Ők is tudatában vannak ennek. Szóval a pénz NAGY ÚR! Egyébként nem kell túlozni egy Teloc homlokkollektor ára: 102 000 és 130 000 Ft között változik. Igaz ez sem kevés!
 18. BDT 400-as vezérlőpótkocsi kialakítása során új vezetőállást kellett kialakítani, mivel azok nem vezetőállásos pótkocsiból lettek felújítva. Így azokon természetesen eredetileg nem volt kilométeróra sem.
 19. A hűtőszekrény kialakításával én sem voltam elégedett, mivel nem igazán járműre lett kitalálva az első generációs típus. Ennek ellenére azért nem rosszazak. Csak egy olyan igazi áráért 6-8 ilyet adnak. Szegény ember vízzel főz...
 20. A kalorifer beépítése némileg gyorsabb felfűtést tesz lehetővé. Csak emlékeztetni szeretném, hogy a konvekciós fűtésnél a légfűtés gyorsabb, lásd E12 utasítás 4.2.4.3. számú pontját. Szíveskedjen a levegő áramlási irányát megfelelő módon beállítani, mert ezen a mozdonyon beállítható. Ja, és hatásosabb, mint a régi páramentesítő.
 21. A régi mozdonyokon nem volt szabályozott a fűtés, némi előrelépést jelent, hogy itt már ez a probléma is javult.
 22. Valóban jó lett volna légjavító beépítése. De sajnos a pénz az...
 23. Szeretném a figyelmét felhívni, hogy a 1014-es mozdony a 80-as évek technikai színvonalát tükrözi a V43-as pedig az 50-es éveket. Azért ezt nem korrekt összehasonlítani. Végül is, a löcsös kocsi is össze lehet hasonlítani a 600-as Mercivel: mind a kettő jármű a maga nemében... Ahhoz, hogy a menekülési útvonal feltételek jelentősen – a 1014-hez hasonlóan – javultak volna, az egész mozdony gépterét át kellett volna rendezni, ez pedig ugyancsak az új mozdony kérdését vetette volna fel. Szeretném emlékeztetni, hogy a V43-as licenct annak idején megvásárlásakor nem 372 legyártandó mozdonyra vásárolták meg. Az akkori kor és egyéb körülményeknek köszönhetően a vezetőállás kialakításában is az egyes járművek között sajnos több cm eltérés van. Nagyon nehéz iparilag ezt egységes módon átalakítani. Valamiből egyet készíteni nem nagy dolog, de már kettő egyformát, az bizony feladja a leckét, pláne 372 darab!

Egy meglévő átalkítani mindig nehezebb, mint újat alkotni. Az új kialakításánál minden egymáshoz illeszthető, kölcsönösen megváltoztatható. Sajnos ezzel a problémával a vezetőállás módosításánál is szembe kell nézni. A rendelkezésre álló teret a lehetőségek miatt nem lehet megnövelni. A mozdony futása – annak kialakítása miatt és a magyar pályáknak köszönhetően – nem a legideálisabb. Erre a mozdonyra egy minden igényt kielégítő széket applikálni sokkal nehezebb, mint például kiválasztani egy korszerű ülést az 1047-es sorozatra. De azért gondolom a Grammer szék is lényegesen komfortosabb, mint a régi kerek szék.

24. Elnézést, ezen a mozdonyon nincs 150 mFt plusz. V6-os javításról sajnos 1993. óta nem beszélünk, csupán V6*+K-ról, amely műszaki tartalma a régi V5 jelű javításhoz áll közelebb! A V6*+K valóban olcsóbb, de műszakilag, tartalmilag is lényegesen kevesebb! Csak emlékeztetőül néhány dolog: A V6*+K-ba alapként nem építettek újra tekerescelt SW forgórészeket – 6 351 000 Ft+ÁFA/darab – BVAC típusú főmegszakítót, nem kábeleztek újra, nem cserélték ki az összes kapocslécet, nem kapott EVM 120-at, nem kapott új közvetítő fogaskerekeket, stb.

25. Sajnos azt meg kell cáfolnom, hogy nem kértem ki a mozdonyvezető kollégák véleményét a mozdonyal kapcsolatban. Ugyanis több parancskönyvi rendelkezést adtam ki, amelyre összesen – szóban és írásban – 10 választ kaptam. Igaz minden részletre nem terjedt ki, de sokan a felkínált lehetőséggel sem éltek.

Nos, nem kívánok senkit sem személyesen megbántani, azt szoktam mondani: akinek nem inge, ne vegye magára, de akinek igen, szíveskedjen felöltözni...

Válaszomból – amelyet merek vállalni, nem úgy, mint Ön Kedves Kolléga Úr – kiderült, hogy a kritikai észrevételei között vannak jogos megállapítások, amelyeket elismerek.

Azonban számomra úgy tűnik, hogy alapvetően a V43 2000-es sorozat lejáratása volt a szerző célja.

Úgy gondolom a szerző véleménye az utazói kollektíva igen szűk rétegét képviseli, a többség tisztában van a lényeggel.

Tapasztalat nélkül igazán jól alkotni nem lehet!

„A tapasztalat mindazon ostobaságok összessége, amelyet az ember saját maga már elkövetett.” (Dr. h. c. Kandó Kálmán)

Egyben köszönetet mondok azon döntéshozóknak, a MÁV vezetésének, a Gépészeti Szakigazgatásnak, akik elhatározták és letették voksukat a sorozat korszerűsítése mellett, akik tevékenyen részt vettek a sorozat műszaki kialakításban, továbbá a MÁV Északi Járműjavító Kft. Kollektívájának, akik nem tervezésre szakosodtak és ilyen rövid idő alatt vállalták a megvalósítást. Természetesen nem utolsó sorban az Ő beszállítóiknak, a teljesség igénye nélkül: Ganz Transelektro Közlekedési Rt-nek, Dorens N és T Bt-nek és még sokan másoknak. Továbbá valamennyi kollégának, mozdonyvezető kollégának, akik aktívan részt vettek és ma is részt vesznek becsülettel, és nap mint nap helytállnak.

A sorozat tényszerű adatokkal igazolja, hogy az üzemkészsége és megbízhatósága az elvárt szintet eléri, sőt azt meghaladja. Ez minden eddigi állítást alátámaszt.

Fontos, hogy a dolgokat összefüggéseikben lássuk és helyes viszonyítási rendszer(ek)e)t válasszunk a véleményformáláshoz, döntéshozatalhoz. Az éremnek két oldala van. Igyekeztem a másik oldalát is bemutatni.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket.

Szolnok, 2002. május 13.

Csibrányi Attila
gépészeti főnök műszaki helyettese

TOKAJ - MOZDONYVEZETŐ TALÁLKOZÓ

A vendégeit visszaváráó város

Tokaj a Szőlő és a Bor Nemzetközi Városa. Földünkön mindössze 137 település büszkélkedhet ezzel a címmel. A magyarok Himnuszában is megénekelte város világhírét a bornak köszönhetően. A egyszerű borok olyan természeti tájon érlelődnek, ami páratlan a Közép-Európai régióban. A botrityszes különlegességek - Szamorodnik, Aszúk, Aszúszencsiák - kóstolása életre szóló élményt jelent. A városban fellelhető pincék nemespenésszel borított boltzatai alatt ma is gönczi és szerednyei hordókból érlelődik a „királyok bora, a borok királya”.

A Zempléni-hegység itt találkozik az Alfölddel, a Tokaj-hegy lábánál torkollik az ósállapotú Bodrog a Tiszába. A folyók és hegyek közé szorult kisvárost páratlan állat- és növényvilág övezi, melynek egyes fajai csak itt, ezen a vidéken találhatók meg. A város természetföldrajzi adottságainak köszönhetően nemcsak a fellendülő borturizmus, hanem a víziturizmus és az ökoturisztika híveinek is egyedülálló élményeket kínál. A két folyó és holtágaik, az árterület vizei halban gazdagok, a hegyvidék és a tövében elterülő síkság, változatos gyönyörű vadregényes élővilága, flórája és faunája barangolásra csábít. Akik fogékonyak a páratlan természeti kincsek iránt, akik ráuntak a zsúfolt nagyvárosokra, a turista paradicsomokra, azoknak kisvárosunk remek kikapcsolódást, sportolási lehetőséget biztosít, gyalog- és kerékpártúrák, vadászat, sporthorgászat, kenu - kajaktúrák, vízisielés, motorcsónakázás és sétahajózás képeiben egyaránt.

Városunk várja Önöket, azokat, akik nem sajnálják az időt tölteni a pincék mélyén, a világ legkiválóbb borait kóstolgatni, akik érdeklődnek a páratlan természeti kincsek iránt, akik szeretik a kisvárosi hangulatot, a tiszta folyókat, és nyílt szívű, vendégszerető embereket!

2002. ÉVI IDEGENFORGALMI RENDEZVÉNYTERV

1. Tokaji Borfesztivál	május 24-25-26.
2. Vakációköszöntő diáknap	június 13.
3. Nemzetközi Kézimunka pályázat és kiállítás	június 1.
4. Mozdonyvezetők országos találkozója	július 6-7.
5. Tokaji Aszú – Díjugrató kupa	július 6-7.
6. Hegyalja Fesztivál	július 10-14.
7. Bornapok Tokajban	augusztus 2-3-4.
8. Tokaji Írotábor	augusztus 15-16-17.
9. Szent István ünnepe	augusztus 20.
10. Tokaj-hegyaljai Szüreti Napok	október 4-5-6.
11. Zemplén Rally Európa bajnoki futam	október 18-19-20.



KIÁLLÍTÁSOK
a Tokaji Galériában

1. Árpilis	Tokajiak a Galériában
2. Május 5 - 26.	Kletz László kiállítása
3. Június 1 - június 25.	Nemzetközi Kézimunka Pályázat kiállítása
4. Június 30 - július 21.	Tokaji Művésztelep kiállítása
5. Július 26 - augusztus 14.	Lukács Solymossi Éva dési magyar festőművész kiállítása
6. Augusztus 17 - szept. 8.	Vass Etelka és Dr. Bárány György kiállítása
7. Szeptember 14 - október 7.	III. Nemzetközi Képző-és Iparművészeti Kiállítás

TOKAJ 2002. JÚLIUS 6-7.

Tisztelt Kollégák!

A MOSZ Küldöttközgyűlésén született döntés alapján – mint tudjátok – ebben az évben a Mozdonyvezetők Országos Találkozójának színhelye Tokaj városa lesz.

Tokaj, a Tisza és a Bodrog folyó találkozásánál fekszik, a szőlő és a bor nemzetközi híru városa. Földünkön mindössze 137 város büszkélkedhet ezzel a címmel. Az itt található pincékben érlelődnek a világ egyik legfinomabb borai, melyek méltóan viselik a „Királyok bora, a borok királya” címet.

Egy olyan kisvárosba várunk benneteket, ahol megismerkedhettek az itt lakó emberek közvetlenségével, nyílt szívűségével, és nem utolsó sorban vendégszeretettel.

Néhány szó a rendezvény helyszínéről. Vendéglátóink:

- a Tokaj Gimnázium és kollégiuma,
- a Kereskedelmi és Idegenforgalmi Szakközépiskola és kollégiuma.

A rendezvény egyik fő helyszíne a gimnáziummal szemben lévő városi focipálya, ahol a MOSZ Kupa döntője, és egyéb programok kerülnek megrendezésre.

Az esti programok a gimnázium sportsarnokában lesznek megtartva, a bal 20.00 órakor kezdődik.

Szombat délutáni, és vasárnap délelőtti programok:

Díjugrató Kupa, szervezett hajókirándulás a Tiszán, illetve a Bodrogon, pincelátogatás az Erdős család borkatakombájában.

A meghívók és azok mellékletét képező, tájékozódást segítő propaganda kiadványok elkészültek.

Reméljük, hogy jól fogjátok magatokat érezni, és olyan maradandó élményben lesz részetek, amely után a későbbiekben is visszavágytok majd ebbe a városba.

Július 6. (szombat) programok

- 13.30-ig a vonatok beérkezése, a szálláshelyek elfoglalása,
- 14.00 - 14.30 a focipályán megnyitó, köszöntő, mazzorettek bemutatója,
- 14.30 - 18.30 MOSZ Kupadöntő, szabad programok
- 20.00-tól Bál a Sportsarnokban, zene, tánc hajnalig, közben.
- 20.30 - 21.04 műsor,
- 21.00-tól vacsora,
- 24.00-tól eredményhirdetés, hidegtálak felszolgálása, tombola.

Július 7. (vasárnap) programok

- 07.15 - 08.15 reggeli a szállásokon,
- 08.15 - 12.00 szabad programok: borkóstolás, hajókirándulás, Díjugrató Kupa a Tokaj vásártér területén, lovasbemutató, séta a városban, kilátó megtekintése a Finánc dombon,
- 12.00 - 13.00 ebéd
- 14.00-ig szállás elhagyása, vonatok hazaindulása,

Mindenkit szeretettel vár a MOSZ Szerencsi Tagsoport.



TUDJUK HÁNY ÓRA VAN!

Mozdonyvezetők létszáma és szolgálati óra 2002. év 2-3. hó 40 munkanap.

Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolgálati óra	Túlóra	"Mínusz" óra	Kötelező óra
Bp. Ferencváros	358	95420	4391	198	300
		314	14	1	
Bp. Északi	234	62812	3156	67	300
		315	16	0	
Szolnok	289	73822	2723	102	300
		311	11	0	
Székesfehérvár	374	93047	2407	32	300
		308	8	0	
Győr	226	62092	3415	17	300
		317	17	0	
Hatvan	108	29792	1517	7	300
		316	16	0	
Miskolc	469	120139	1609	1644	300
		300	4	4	
Debrecen	355	88926	855	2386	300
		295	3	8	
Nyíregyháza	224	55855	1657	344	300
		307	9	2	
Záhony	136	35419	1463	0	300
		313	13	0	
Szeged	209	50147	481	815	300
		298	3	5	
Békéscsaba	159	42934	1351	91	300
		309	10	1	
Szentés	202	55791	3655	142	300
		320	21	1	
Pécs	169	42635	590	63	300
		304	4	0	
Dombóvár	298	73474	760	837	300
		299	3	3	
Nagykanizsa	178	42744	368	412	300
		300	3	3	
Szombathely	176	43800	1069	137	300
		307	7	1	
Celldömök	167	40881	208	880	300
		295	2	6	
Zalaegerszeg	94	24450	631	211	300
		305	8	3	
Balassagyarmat	56	16143	918	0	300
		318	18	0	
Vésztő	52	13835	611	0	300
		315	14	0	
Hálózat	4530	1164158	33834	8385	300
		307	9	2	

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZEC SOX Nyomdájában Dombóváron.

Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: Mozdonyvezetők Szakszervezete.

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: moszmv@matavnet.hu